

INTERNACIA FERVOJISTO

1998 · 3

La "Kanario" en la Pireneoj

La Kanario, tio estas la "Flava Trajneto", kiu helpas malkovri la pejzaĝojn Conflent kaj Cerdagne. Ĝi trafikas sur interesega, etŝpura linio tra tre variaj teritorioj inter Villefranche-Vernet-Fuilla (427m) kaj la Tour de Carol (1231m). Ĝia plej alta stacio Bolquere-Eyne (1592m) estas entute la plej alte situanta stacio de la franca fervojo SNCF. La trajno portas la kolorojn de sango kaj oro, kvazaŭ kiel simbolo de tiu katalana regiono.

La linio estis konstruita komence de la 20a jarcento. La unua sekcio inter Villefranche kaj Mont Louis (1510m) en km 27,8 ekfunkciis en 1910 kaj daŭris ĝis 1927, kiam estis atingita La Tour de Carol kaj tiel ankaŭ interligo al Hispanio direkto Barcelona. 650 artefaritaj konstruaĵoj, inter ili 19 tuneloj, ebligas al la Kanario majstri la malfacilan terenon de la montaro. La vagonoj de tiu trajno, devenantaj el la unuaj jaroj de la jarcento, estis modernigitaj en la okdekaj jaroj. Ĝi veturas per averaĝa rapido de 30 km/h, sed kelkloke atingas 55 km/h. La tuta linio estas longa 63 km kun maksimuma dekliveco de 6%.

La etŝpura linio unumetra estas elektrizita helpe de tria relo (!), kiu prenas la kurenton de 850 voltoj el la baraĵo de Bouillouses en la valo de la Têt. Bolquere-Eyne ne nur estas la plej alta stacio en Francio, sed eĉ en Eŭropo koncerne al la ĵus menciita sistemo per tria relo. Majstroverkoj estas la tutgranita viadukto Séjourné 65m alta kaj la pendponto Gisclard 80m super la abismo.

La Flava Trajno ne nur ebligas al siaj pasaĝeroj admiri la grandiozan pejzaĝon, sed laŭlonge de la tuta linio oni povas trovi multege da tre diversspecaj vidindaĵoj, kiuj grandparte estas piede atingeblaj el la stacioj dum maksimume 20 minutoj. Interalie oni povas viziti religiajn konstruaĵojn, remparojn kaj aliajn fortikaĵojn, grotojn kaj t.n. sunfornojn. Ankaŭ eblas fari belajn ekskursojn pli-malpli longajn, kaj en vintro ekzistas multaj eblecoj por vintrosporto.

Por povi prepari tagon aŭ prefere kelkajn tagojn per la Flava Trajno, estas rekomendinde peti prospektojn ĉe Gare de Villefranche-Vernet-Fuilla, tel. +33 46 89 65 662, fakso +33 46 89 65 664.

Fonto: prospekto de SNCF, ekstrakte trad.
J. Giessner, Germanio

Frontpaĝo: S-ro Nobuki Naosuke, sekretario de Japana Esperantista Ligo Fervojista, en la stacio Tōno sur la Galaksia Revlinio, kies 29 stacioj havas karesnomojn en Esperanto. La karesnomo de Tōno estas *Folkloro*. (Vidu ankaŭ p. 45).

Enhavo



50a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

16a-22a de majo 1998 en Aalborg, Danio

Adreso: 50a IFEF-Kongreso
Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

Pagojn bv sendi pere de via loka ĝirosistemo aŭ pere de "SWIFT"-kodo **BIKU DK KK** rekte al Bikuben Girobank A/S, DK-0800 Høje Taastrup, kredite je nia konto 1-659-1165

LKK-komuniko n-ro 6 pri 50a IFK

Poŝtaj informoj
Ni sukcesis akiri specialan poŝtan stampon dum unu tago de la kongreso. Marde la 19an de majo la poŝtoficejo de Aalborg stampas la poŝtaĵojn de la kongreso jene:



LKK starigos en la kongresejo keston, en kiu la kongresanoj ĝis inkluzive mardon posttagmeze povos enmeti poŝtaĵojn, kiuj ricevu tiun stampon.

Vi kiu pro iu kaŭzo ne povos ĉeesti la kongreson, kaj kiu ne konas kongresanon, sed tamen deziras la stampon, povos sendi al LKK adresitan koverton/poŝtkarton kune kun internacia respondkupono aŭ monbileto je valoro de proks. 5,50 DKK/1,50 DEM. Nepre ne ĝiru pere de poŝto aŭ banko pro la kosto, ankaŭ por la ricevanto. Eventuale sendu pere de poŝt**mandato** al LKK.

Valuto
LKK ne akceptos pagojn pere de diversaj kreditkartaj sistemoj. Ĉe la alveno vi devos pagi tion, kion vi mendis (verŝajne vi jam ricevis fakturon). Prefere kompreneble en dana mono, sed ni akceptos aliajn valutojn, konverteblajn en dana banko. Sabate kaj dimanĉe + ĵaŭde la 21an (kiu estas la tago de Ĉieliro) la bankoj estas fermitaj.

Fervoja Muzeo en Odense
Nova enirejo vid-al-vide de la stacidomo akceptas la gastojn, balkono ebligas superrigardon sur la lokomotivoj kaj vagonoj de la muzeo. Renovigita *Wagon-Lits*-manĝvagono, kiu antaŭ 50o de jaroj trafikis en Danio, reĝaj salonvagonoj sub renovigo, riĉa kolekto de vagon- kaj prammodeloj kaj multo alia.

Tamen ni devas diri, ke la muzeo estas en rekonstrua, pliampleksiga, fazo. Ekz. ne estas kafeterio kun personalo, sed en aŭtomatoj haveblas varmaj kaj malvarmaj trinkaĵoj

Nombro de kongresanoj
Je redaktofino LKK antaŭvidas, ke la nombro de kongresanoj ne atingos rekordon. Ni tamen prognozas, ke ni travivos intiman kaj agrablan kongreson, tiel ke efektiviĝos – same kiel dum ĉiuj antaŭaj kongresoj – la bela deziro de la Organiza Kongresa Komitato de la unua IFEF-kongreso en 1949: 'La sinsekvaj IFEF-kongresoj estonte estu la hejmo, kie la esperan-

tistaj fervojistoj gefrate renkontiĝos, kaj tiamaniere ni plugu nian sulkon por la interpopola kompreniĝo kaj la paco.' Al tiu deziro ni aldonu la plugadon de tiu sulko, kiu donos al la fervojoj **faklingvan** kompreniĝon!

Programo (etaj ŝanĝoj povas okazi)

Dato	Horo	Programo
Vendrede 15.05	1500 - 1600	Gazetara konferenco
Sabate 16.05	0900 - 2200	Akceptejo malfermita
	1400 - 1600	DEA Jarkunveno
	1600 - 1700	LKK/IFEF
	1700 - 1800	Prelego Lizzie Egholm
	2000 - 2400	Interkona vespero
Dimanĉe 17.05	0830 - 0915	Ekumena diservo
	0900 - 2200	Akceptejo malfermita
	1000 - 1200	Solena malfermo
	1400 - 1500	Urba akcepto
	1500 - 1600	Prelego Kim Henriksen
	1600 - 1700	Prelego Forsman
	1500 - 1700	Faka komisiono
	1830 - 2030	Bankedo
	2030 - 0100	Internacia balo
Lunde 18.05	0900 - 2200	Informejo + Libroservo
	0900 - 1300	Nepublika kunsido
	1400 - 1800	Duontaga ekskurso
	1900 - 2200	Faka komisiono
Marde 19.05	0900 - 2200	Informejo + Libroservo
	0900 - 1300	Plenkunsido
	1400 - 1600	Ĉefa fakprelego
	1600 - 1800	Faka komisiono
	1700 - 1800	Prelego J. Giessner
	1930 - 2130	Distra vespero
Merkrede 20.05	0900 - 2200	Informejo + Libroservo
	0900 - 1200	Fakaj prelegoj
	1300 - 1400	Venonta kongreso
	1500 - 1600	Movadaj aferoj
	1600 - 1800	Faka komisiono
	1630 - 1730	Filmkavalkado de 50 IFK – Hilaire Happi-Fosso
Ĵaŭde 21.05	0800 - 1800	Tuttaga ekskurso
	2000 - 2200	Fermo
Vendrede 22.05	0930 -	Ekskurso al Odense

Jarraporto de la sekretario – jaro 1997

Antaŭrimarkigo
La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi komparojn. Pli detalajn informojn pri diversspecaj agadoj oni trovas en la lasta *Resuma jarraporto de la landaj asocioj* (IF 5/97 p. 75a + 6/97 p. 85a).

Niaj mortintoj
Listo de malaperintoj estos legata dum la plenkunsido en Aalborg.

1. Membrostato
Bonvolu rigardi "Membrostato de IFEF" (IF 2/98 p. 18a).

2. Interna laboro

2.1. Estrarkunvenoj
La estraro kunvenis dufoje (krom Koŝice) en Budapest (HU) marte (gaste ĉeestis la tiama kaj la estonta Ĉk-oj) kaj en Plan Val Gardena (IT) septembre (ne ĉeestis ges-roj Hauge pro malsano; krome aldoniĝis la Ĉk kaj la estonta Sk). La densajn tagordojn oni traktis tre kunlabore kaj konstrue.

2.2. Ĉefkomitatano(-j)
Ili ambaŭ plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. oni forsendis cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la resumo de la Vp. Kune kun Rd ili daŭre ĝisdatigis la adresaron de la IFEF-funkciuloj.

2.3. Vizitoj
Ankaŭ en 1997 la estraranoj partoprenis en kelkaj aranĝoj. Menciindas ĉefe la tuta "Semajno pri kulturo" en Plan Val Gardena organizita de la itala landa sekcio (DLF) de FISAIC, en kiu, por la dua fojo, partoprenis grupo de gesamideanoj (12). Estis prelegoj, vizitoj kaj aliaj aranĝoj. Gravas ankaŭ la oktobra organizado de la FISAIC-estraro en Oostende (BE) fare de nia k-go Lucien de Sutter kaj la vizito al Ĉinio fare de niaj geamikoj Erna kaj Henning Hauge, dum kiu ili povis interŝanĝi utilajn spertojn.

2.4. Evoluo en kelkaj landoj
Malbonŝance en kelkaj landaj asocioj de IFEF la agado iom stagnas, dum oni konstatis la aperon de nova landa bulteno (La Rumana Fervojisto) kaj reviglîĝo en aliaj landoj.

3. Laborplano

3.1. Koresponda Servo
S-ro Sorin PORUPKA (RO) daŭre zorgas pri tiu helpservo.

3.2. Junularo
Nenio estas rimarkinda organize, krom individuaj situacioj.

3.3. Faka Komisiono

3.3.1. Terminara Sekcio
Ankaŭ en 1997 estis gravaj plupaŝoj. En la kadro de la projekto "RailLexic", danke al la laboro de la hungaraj k-goj, MÁV eldonis ĉiujn 13 dulingvajn fervojajn terminarojn en la 14 lingvoj entenataj en la dua versio de la CD-ROM diskedo oficiala de UIC.
La rilatoj por kunlaboro kun TEC (Terminologia Esperanto-Centro de UEA) jam de kelka tempo stagnas.

3.3.2. Fake Aplika Sekcio
En 1997, zorge de la Sk s- ro Ladislav KOVÁŘ (CZ) kaj de la Rd, aperis la 6a "Fervojfakaj Kajeroj"; alia grava atingo de IFEF.

3.5. Fervojista kontaktkunveno dum la 83a UK
En Adelaido (AU) okazis fervojista kunveno. Vp István GULYÁS gvidis ĝin kune kun d-ro Imre Ferenczy kaj la Sk. Estis du oficialaj fakprelegoj en ĉeesto de ĉ. 20 homoj el 9 landoj. Li ankaŭ priskribis la pasintan IFK en Košice kaj prezentis la venontan en Danio.

4. Aranĝoj

4.1. IFEF Skisemajno
La 38a IFES sukcese okazis 08-15.031997 en Mühlbach (AT).

4.2. IFK = IFEF-Kongreso
La 49a IFK okazis 10-17.05.1997 en Košice (SK). Ĉeestis 194 partoprenantoj el 21 landoj.
Jen la plej gravaj eventoj:

a) La plej multaj aranĝoj okazis en granda luksa hotelo.
b) Dum la inaŭguro (en urba Domo de Arto) salutis inĝ. Ladislav OLEXA por SK-Fervojoj, inĝ. Jan ZAĈKO por la loka FISAIC-Sekcio kaj s-ro Jacob TSCHANZ (CH) por FISAIC.
c) Kolegoj Lucien DE SUTTER (BE) kaj Gvozden SREDIĆ (YU) estis nomumitaj "Honoraj Membroj" de IFEF.
d) Prezentiĝis la oficiala fervoja fakprelego: "Historio kaj nuntempo de la fervojo de Slovaka Respubliko" (verkis ĝin s-ino Magdalena FEIFIĈOVÁ). Estis ankaŭ diversaj interesaj "Fervojaj prelegoj/ aktualaĵoj".
e) Okazis interesaj ekskursoj: du duontagaj (unu de Košice laŭ Čermel-valo per historia trajno kaj alia al la Muzeo de Vino en Prešov) kaj du tuttagaj (unu al Bardejov kaj banloko Bardejovské Kúpele kaj alia al Kastelo Krásna Hôrka kaj al Ochtinská aragonita groto).
f) Estis ĉarmaj distraj aranĝoj, inter kiuj simfonia muzikvespero, opera koncerto, folklora dancvespero. Amuziĝaj estis la festa vespermanĝo kaj la internacia balo.
g) Menciindas ankaŭ la akcepto fare de la ĉefurbestro de Košice.

5. Eksteraj rilatoj

5. 1. UEA
La kontaktoj kaj kunlaboroj inter UEA kaj IFEF daŭre estas bonaj. IFEF estas la plej vasta kaj unu el plej bone organizitaj fakaj esperantistaj aliĝintaj asocioj.

5.2. FISAIC
La kontaktoj kaj kunlaboroj inter FISAIC kaj IFEF estas tre bonaj. Oni daŭre uzadas Esperanton danke al la francaj kolegoj.

Fina komentario

La ĝenerala, membrara situacio ankoraŭ montras malkreskon. Kvankam tiu tendenco estas konata, oni devas bremsi tiun fenomenon.

La nedungado de junuloj ĉe la fervojoj kaj la maljuniĝo de la membraro malkreskigas ankaŭ la emon sinengaĝi en la naciaj kaj federaciaj taskoj, tamen ni iel atingis bonajn rezultojn.

Danke al la presado kaj disvastigado de la fervojaj terminaroj en la 14 lingvoj de la projekto RailLexic oni montris al ĉiuj kiajn eblecojn ni fervojistoj esperantistoj havas en la evoluigo de nia profesio internacinivele, en kiu Esperanto povas ludi vere grandan rolon.

Se la fervojtekniko rapide evoluas kaj nia multfaceta laboro iĝas pli kaj pli faka, ni konstante devas klopodi elmontri niajn pluajn bonajn atingojn. Ni cetere memoru pri la tre favora situacio ĉe FISAIC kaj ke niaj kongresoj daŭre montras la kapablon kaj la entreprenemon de nia kategorio. La grandaj kaj rapidaj ŝanĝoj en la fervojaj organizoj, privatigado de retoj, antaŭtempaj pensiigoj, nedungado de junaj fervojistoj ktp, multe damaĝas nin kaj ĉiujn, kaj ni konstante vidas ekonomiajn, socipolitikajn, militajn krizojn, kiuj starigas ĝeneralan timon kaj malboniĝon en la interŝtataj rilatoj, sed ankaŭ pro tio ni devas eĉ entuziasme pli forte kaj efike agadi.

Ni esperantistoj-fervojistoj "aktive" esperis ankaŭ dum la jaro 1997.

Bolonjo, aprilo 1998.

Romano BOLOGNESI, Sekretario

Tagordoj por la estrarkunsidoj de la 50a IFEF-Kongreso

Kunsido Estraro/Komitato (nepublika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Diskuto kongresproponoj
   2.1. Elekto estraranoj
   2.2. Elekto ĉefkomitatano kaj anstataŭanto
3. Diskuto budĝeto 1999
4. Analizo situacio en kelkaj landoj
5. Diskuto venontaj kongresoj
6. Analizo eksteraj rilatoj
   6.1 UEA
   6.2. FISAIC
7. Eventualaĵoj

Plenkunsido (publika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj, k.s.
3. Honorigo al la mortintoj
4. Raportoj estraraj
   4.1. sekretario
   4.2. redaktoro
   4.3. kasisto
5. Protokolo Koŝice (SK)
6. Kongresproponoj
   6.1. Elekto estraranoj
   6.2. Elekto ĉefkomitatano kaj anstataŭanto
7. Raporto ĉefkomitatano
8. Raportoj Faka Komisiono (FK)
   8.1. Gvidanto
   8.2. Sekretario Fake Aplika Sekcio
   8.3. Sekretario Terminara Sekcio
9. Raportoj komisiitoj
   9.1. Skisemajno (IFES) 1998
   9.2. Fervoja Koresponda Servo (FKS)
   9.3. Komitatano A por IFEF ĉe UEA
   9.4. Uniformparado
10. Resumo jarraportoj 1997 el la landaj asocioj
11. Analizo nuna situacio en kelkaj landoj
12. Budĝeto 1999 kaj kotizkonfirmo
13. Rilatoj al aliaj organizoj
    13.1. UEA
    13.2. FISAIC
14. Venontaj kongresoj
    14.1. Konfirmo invito al la 51a IFK (FR) 1999
    14.2. Elekto de lando por 2000

14.3. Diskutoj pri pluraj eblecoj
15. Venontaj IFES 1999 kaj 2000
16. Eventualaĵoj
17. Libera diskutado

Romano Bolognesi, Sekretario

Pri la lingva nivelo de IF

Kiel ni skribis pasintfoje (IF 1998.2. p.18) ni submetis demandon al pritrakto de la Faka Komisiono. Temas pri la esprimoj 'fervojlinio', 'konstruo de ... fervojoj', 'relvoja surkonstruaĵo' (IF 1998.1 p.13).

Sekretario de la terminara sekcio de la Faka Komisiono, d-ro Heinz Hoffmann, eksplikas jene:

En via rubriko *Pri la lingva nivelo de IF* ĝis nun mi ne trovis ion intervenindan.

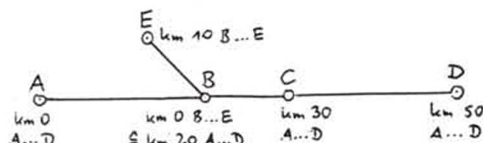
Ruĝĉapulo / ruĝkaskedulo ne estas fakesprimo. Nia komisiono iam nomis la funkcion *kajoĉefo* (1554). En ĝeneraluza lingvo oni povas diri kaj *ruĝĉapulo* kaj *ruĝkaskedulo*. Laŭ PIV kaskedo estas ĉapo kun viziero. Do, *ĉapo* estas supernocia, *kaskedo* estas pli speciala (iomete pli preferinda) esprimo.

Ankaŭ **Ĉefa stacio / Ĉefstacio** ne estas vera termino, sed estas propra nomo. Kvankam nia komisiono iam preferis ĉefstacio (4161), ni akceptu la adjektivan formon, precipe se la nacilingva originala nomo enhavas adjektivon (ĉeĥe: *hlavní nádraží*). Cetere la formo *ĉefstacio* ankaŭ ĝustas nur, ĉar laŭ PIV *ĉef* estas prefikso. Ne ĝustas la formo *ĉefostacio* (stacio de ĉefo)!

Pri **fervojlinio / relvojo**. Jen mia respondo: Vi deziras diskuti pri *relvojo*. Mi tre petas, tiukaze akcepti la decidon de nia sekcia plimulto post sufiĉe daŭra, intensa kaj parte eĉ elturmenta diskutado. La nocio estas proponita al PIV-redaktejo. Ni atendu opinion de PIV-responsuloj. Jen la proponita teksto:

voj/o
rel~o Bazelemento de relaj transportsistemoj,ebliganta veturilmovojn, konsistanta el subkonstruaĵo (talusoj, tranĉeoj, tuneloj ktp), surkonstruaĵo (balasto, trakoj, trakaparatoj) kaj pontoj.

Vi persiste deziras anstataŭigi *fervojlinio*, nun per *relvojo*. En PIV *fervojlinio* ne estas listigita, sed tie troviĝas en difintekstoj kaj ekzemploj. La vorto ankaŭ estas tre ofte uzata en aliaj tekstoj kaj paroloj. Pro tio mi pledas por laso. Mi tute komprenas vian motivon. La vorto *linio* en PIV havas 9 nociojn. Interesaj por ni estas *linio 1* kaj *linio 7* (**lini/o 1** = *Unudimensia kontinua aro da punktoj*; **lini/o 7** = *Trafikservo, regule funkciiganta veturilojn, ŝipojn, aviadilojn ktp laŭ difinita kurso)*. Laŭ la sekva skizo ni diferencigu inter objekto, nome konstruitaj relvojoj A ... D kaj B ... E respektive trajn/tramservo, ekzemple kursoj A ... C kaj D ... E.



Certe la difino de PIV-nocio *linio 1* nur iomete taŭgas por konstruita objekto. Tamen eblas difini, ke fervojlinio estas fervoja relvojo, planimetrie laŭlonge difinita inter komenca kaj fina punktoj. Ĉu ne? Analoge tramvojlinio estas tramvoja relvojo, planimetrie ... ktp.

Se trajn- aŭ tramkursoj (ekzemple A ... C ... A aŭ D ... E ... D) okazas regule, eventuale eĉ havas specialajn numerojn, oni povas nomi tion *kurslinio* (eventuale *trajnlinio / tramlinio*) laŭ PIV-nocio *linio 7*.

Do, se estas nuligitaj kaj subkonstruaĵo kaj surkonstruaĵo, ĝustas la termino *relvojo* aŭ *fervojlinio(parto)*. Laŭ TeKu 103 estas reen korektota la termino 8274 de *relvojkorpo propra* al *relvojo propra*.

Granda plezuro de skiado



'TIRI POVEZUJEKO DEZELE, ESPERANTO NARODE'

Tio estas la traduko en slovena lingvo de nia devizo: 'Reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn', kiu akompanis nin dum la tuta 39a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno.

Ni estis gastigitaj en bonegaj kondiĉoj de la hotelo Arena, kiu situas tute apude de la fino de ĉefa skideklivo de stacio Maribor-Pohorje. Oni devis marŝi nur kelkajn dekojn da paŝoj kaj tuj ni estis sur skitereno. Krome ni ĝuis nekredeblan printempan veteron: ĝi estas varma kaj suna. Granda plezuro de skiado tiamaniere.

Bedaŭrinde, pro manko de neĝo, la longdistancskiantoj ne povis uzi vojojn kun pretigitaj spuroj. Tamen neskiantoj povis facile kaj rapide veturi per buso ĝis la urbo, kie ili povis turismi, butikumi ktp.

Sed grava aranĝo dum skisemajno okazas vespere. La dimanĉan vesperon ni ricevis prelegon de s-ano Tiŝlar pri Europa Konscio. Poste sekvis debato pri la temo.

Por la dua vespero, nin salutis la vicurbestro de Maribor. Kaj okazis interesa prezento de lumbildoj pri plantoj (ĉefe floroj) el la tuta mondo de s-ano Izidor Golob.

Mardon matene venis al la hotelo teamo de televidkanalo, kiu intervjuis tri el la partoprenantoj de la skisemajno. Hazarde, frue matene je la 0,20a ni povis vidi nin en la televido. Tamen ekzistas ankaŭ videokasedo de tiu intervjuo. Mardon vespere distris nin la muzikistoj kaj dancist(in)oj de la kulturgrupo 'Franc Ilec'. Eĉ ni povis danci post la prezentado de tradiciaj dancoj. Krome Anni Wiesmann fake kantigis la esperantistaron (ankaŭ kelkaj anoj de loka Esperanto-klubo ĉeestis la vesperon).

Merkrede kaj ĵaŭde okazis dum skisemajno du tradiciaj aranĝoj, nome: Lingva Konkurso kaj Karnavalo.

Pri karnavalo rimarkindaj estis inter aliaj du gekatoj, iom agresemaj, unu malfeliĉa juna almozpetulo, unu indianino, du turistoj el Havajo ktp.

Mi ne povas detale pritrakti la tuttagan ekskurson, sed laŭ la feliĉo legebla sur la vizaĝoj de la partoprenantoj, kiam ili revenis al la hotelo, ĝi estis sukcesa, precipe la banado en termala akvo de la urbo Ptuj.

Vendredo estis tago por la skikonkurso. Kaj venis tempo por adiaŭa vespero, kaj disdonado de diversaj premioj.



Premioj:

Lingva konkurso:	1:	Erik MORTENSEN
	2:	Egon KIEFER
	3:	Jiři VENCL

Piedira konkurso: 1: Marta PINTER
2: Ruth KNUDSBØL

Karnavalo: 1: Tomas KOPECNY
2: Martin NIELSEN

Slalomo-Junuloj: 1: Tomas KOPECNY

Slalomo-Virinoj: 1: Eva KOPECNA
2: Anni WIESMANN
3: Rosemarie WALLMANN

Slalomo-Viroj: 1: Konrad KOPECNY
2: Jan BOUMAN
3: Franz WAGNER

IFEF-premio: Jean MEVEL

Al la 39a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno partoprenis 35 personoj el Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Hungario, Svisio, Slovenio.

PEYROUTY Hubert

Nia skisemajno perdis sian patrinon

Malfrue mi estis informita pri la forpaso, la 2lan de septembro 1997, de s-ino ROBERT, pli konata sub la nomo de Arlette BOLE, ŝi estis 61jara.

Kvankam ŝia agado sine de IFEF daŭris nur dum kelkaj jaroj, tamen ĝi estas menciinda, ĉar ĝi ankoraŭ vivas en la skisemajno.

Arlette lernis Esperanton en la jaro 1960. Tre afabla, agema kaj aktiva ŝi tuj entuziasmiĝis pri la lingvo kaj ĝiaj eblecoj de komunikado.

Samtempe multaj gejunuloj aliĝis al FFEA, kaj ŝi organizis por ili kunvenojn, vizitojn, ekskursojn tra Francio. Sed, por ŝi, tio ne sufiĉis: necesas renkontoj kun eksterlandanoj, por ke la junuloj plibonigu sian parolmanieron.

En 1961, dum la Barcelona IFEF-kongreso, Arlette kun Andrée MASSARD konatiĝis kun siaj aŭstraj korespondantoj Franz WAGNER kaj Karl POPOLORUM, kaj tiam ĝermis la ideo de renkontiĝo sur skiokampo. Unu jaro pasis. En 1962 dum la kongreso en Budapeŝto, IFEF proponis starigon de "Junulara sekcio": Arlette reprezentis Francion. En la reventrajno la novbakita prezidantino de la Franca Junularo proponis al siaj aŭstraj amikoj efektivigi tian vintran renkontiĝon kaj petis de Franz WAGNER trovi lokon.

Tiel naskiĝis la unua "Interfratiĝa skirestado en Tirolo" (kiel ŝi raportis en nia franca gazeto), en Landeck, fine de februaro 1963.

En majo 1963, dum reveno el IFEF-kongreso de Stoke-on-Trent, iu petis Johann GEROLDINGER zorgi pri sekvonta vintra semajno, li tuj volonte konsentis kaj sperte gvidis ilin ĝis 1969.

Tamen la unua intenco de Arlette kaj de la franca sekcio estis ke – same kiel IFEF-kongresoj – ĉiujare oni ŝanĝu la landon, kaj tio efektiviĝis en 1970 en Vratna Dolina (CZ) kaj ankoraŭ daŭras, kiel ĉiuj scias.

Antaŭ kelkaj jaroj mi diris al Arlette, ke dank'al ŝi skisemajno daŭre vivas, ŝi vere miris kaj ne tiom esperis, kiam ŝi komencis.

Nun Junulara sekcio malaperis de IFEF, sed la "infano" de Arlette fariĝis 39jara.

Al ŝia edzo René, al Denis kaj Anne Cecile, ŝiaj geinfanoj, ni elkore kondolencas.

Josette VONAY

Guangzhou-Jiulong-a (Kowloon) fervojo

Multaj turistoj veturas de Guangzhou ĝis Jiulong en du kaj duona horoj per la rekta fervojo Guangzhou-Jiulong (Hongkong). Guangzhou-Jiulonga fervojo estas 181 kilometrojn longa inkluzive de 34 km de la parto en Hongkong – de la stacio Jiulong de Hongkan ĝis la stacio Luohu de Shenzhen. Antaŭe la stacio Jiulong estis en Jianshazui, nuna Kultura Centro de Hongkong. En novembro 1975 la stacio translokiĝis en la nuna loko.

La tuta longo de Luohu ĝis Guangzhou en Guangdong-provinco estas 147 km. La fervojo de Hongkong-a parto kaj Guangdonga parto ekkonstruiĝis en 1906 kaj 1907 kaj ekfunkciis en 1910 kaj 1911. En la historio Guangzhou-Jiulonga fervojo haltiĝis multfoje pro diversaj kaŭzoj. La fervojo refunkciiĝis la 4an de aprilo 1979 ĝis nun.

En 1983 Guangzhou-Jiulonga Fervoja Kompanio oficiale transprenis la administradon de Guangzhou-Jiulonga fervoja buroo sub la registaro Hongkong kaj respondis pri ĉiuj aferoj de Hongkonga parto, kunlaborante kun Guangzhou-Shenzhena fervoja Kompanio en la administrado de la rekta trajno. En julio de la sama jaro la fervojkonstruo de la elektrizita fervojo de Hongkan ĝis Luohu estis finita per 3.500.000.000 HK dolaroj por kvin jaroj. La elektrizita vagongrupo kaj duobla linio estis uzitaj. Nun la trajno en Hongkonga parto ĉefe transportas pasaĝerojn inter Jiulong kaj Luohu reen kaj iren. La veturtempo de la trajno en Hongkong bezonas nur 36 minutojn (inkluzive de la halttempo). La nombro de pasaĝeroj en Hongkonga parto de Guangzhou-Jiulonga fervojo okupas ĉirkaŭ 5,6% de tiu de la publika trafiko en Hongkong.

La trajno fariĝas unu el la gravaj publikaj veturiloj en Hongkong.

La rekta trajno inter Guangzhou kaj Jiulong donas oportunecon al la Hongkongaj loĝantoj, enlandaj oficistoj kaj grandnombraj turistoj. En la stacioj Jiulong kaj Guangzhou oni povas fari el-kaj-eniran proceдon aparte.

En la puraj vagonoj ekipitaj per centra klimatizilo pasaĝeroj ne nur sentas sin tre komforte kaj kviete, sed ankaŭ ĝuas belajn pejzaĝojn ekster fenestroj: en la parto inter Guangzhou kaj Shenzhen troviĝas grandegaj kaj novaj ŝanĝiĝoj tagon post tago, en la parto inter Shenzhen kaj Jiulong sin trovas pompaj kaj belegaj konstruaĵoj kaj smeraldaj montoj. Speciale post la reveno de Hongkong al patrolando la Guangzhou-Jiulonga fervojo ludos pli grandan rolon, en la disvolviĝo de ekonomio kaj konstruo de Ĉinio.

HAN Zuwu, vicprezidanto
de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Ekkonstruo de la unua linio de elektromagneta suspensia trajno en Ĉinio

Sub klopodo de sciencistoj kaj teknikistoj de la esplor-centro pri magnet-suspensia trajno en Sud-okcidenta Trafika Universitato, la unua kompanio pri disvolviĝo de elektromagneta suspensia trajno, fondita la 30an de oktobro 1997 en la urbo Chengdu, Sichuan-provinco, solvis la ŝlosilajn teknikojn pri magnet-suspensia trajno kaj komencis la konstruon de la unua linio de elektro-magneta suspensia trajno en la urbo Dujiangyan de Sichuan-provinco, Ĉinio. La linio kun la longo de 2060 metroj zigzagas ĉe la piedoj de Qingcheng-monto de Dujiangyan sur la viadukta unutraka linio. La meznombra gradiento de la linio estas ĉirkaŭ 30% kun ĝia maksimuma gradiento de 53% kaj minimuma kurba radiuso de 70 metroj. La trajno veturas per klasifikaj tri movantaj vagonoj kun la projekta rapido de 80 km/h kaj la maksimuma iranta rapido de 60 km/h.

La magnet-suspensia trajno estas senrada, senkontakta traka veturilo sur la tero, uzanta elektromagnetan suspension kaj elektran tiron, kun avantaĝoj de senbruo, senpolucio, sendefroto kun sekureco kaj komforto.

Ekde la komenco de la 80jaroj, Sud-okcidenta Trafika Universitato komencis esplori normal-konduktantan tiran magnet-suspensian trajnon kaj finkonstruis la unuan eksperimentan linion por kunhoma magnet-suspensia trajno en oktobro 1994. En januaro 1996 la trajno estis konfirmita de la Ministerio de fervojoj. Tio montras, ke Ĉinio fariĝas unu el la landoj havantaj la progresintan teknikon kiel Germanio kaj Japanio. La apliko kaj farado de la magnet-suspensia trajno antaŭenpuŝos la sinsekvan progreson kaj disvolviĝon de la altaj kaj novaj scienc-teknikoj en la trafika sistemo en Ĉinio.

HAN Zuwu vicprezidanto
ĉe Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Ankoraŭfoje pri la konstruanto de la plej alte situanta fervojlinio

La unua artikolo aperis en IF n-ro 1997.5

Okaze de la jarcenta datreveno de la morto de inĝ. Ernest Adam Malinowski, Asocio de Inĝenieroj kaj Teknikistoj de Komunikado kreis honoran komitaton, kies tasko estas promocio de la verko de la konstruanto kaj ankaŭ konstruo de monumento dediĉita al li. La komitato kunlaboranta kun organizaĵoj el Peruo, decidis jam pri la loko (montpasejo Ticlio), kie oni starigos monumenton. Artisto de la monumento estas profesoro Gustaw Zemła. Pola Ministerio de Transporto kaj de Mara Ekonomio jam promesis finance apogi transportadon laŭ la mara vojo de Pollando al Peruo kaj Ĝenerala Direkcio de PKP deklaris senpagan transporton de elementoj de la monumento al haveno. Estas ankaŭ aliaj financaj apogantoj de la afero. Honora Komitato direktiĝis al pli ol 80 firmaoj ligitaj kun PKP pri financa apogo de la konstruado de la monumento. Krom tio la komitato emisiis kaj vendas "briketojn" por kolekti monon. Posedantoj de tiuj briketoj povus sin taksi kiel kunkonstruantoj de la monumento.



"Briketo"

Rememorante mi aldonas, ke inĝ. E.A. Malinowski finfaris diplomon en Pariza Lernejo de Konstruado de Vojoj kaj Pontoj. Akiritan sciencon li utiligis ĉe projektado kaj konstruado de fervojlinioj kaj pontoj, komence en Francio kaj poste en Peruo kaj Ekvadoro.

Transandia fervojlinio apartenas al la plej famaj en la mondo. Unuj opinias ĝin kiel la plej belegan, kaj aliaj – kiel unu el la mirakloj de la mondo. Ĝi havas longecon 218 km (de haveno Callao ĝis Oroya). Kiel mi jam menciis la plej alta punkto de tiu linio atingas 4818 m super mara nivelo. La plej alta fervojlinio en Eŭropo en Alpoj atingas ĉ. 1220 m, kaj en Himalajo ĉ. 2390 m. En la fervojtrako oni konstruis pli ol 30 pontojn kaj viaduktojn kaj 63 tunelojn. La ponto super ravino (intermonto) Verrugas apartenas al la plej grandaj konstruaĵoj en la mondo. Ĝi estas 175 m longa kaj 77 m alta. La plej alte situanta tunelo Galera estas samtempe la plej longa – 1117 m. En 11 lokoj trajnoj ŝanĝas direkton. Oni ne povas forgesi, ke homoj konstruante tiun fervojlinion laboris en tre pezaj klimataj kondiĉoj.

Janina Wereszka

Niaj jarkunvenoj

Hungario

La 1998jara Asembleo de la hungaraj fervojistaj esperantistoj

La asembleo de la hungaraj fervojistaj esperantistoj okazis la 3lan de januaro 1998 en la klubejo de la Generaldirekcio de Akcia Societo MÁV. 13 deputitoj de niaj 11 Fakgrupoj (bazorganizaĵoj), la kvinkapa prezidio de la asocio kaj du el la tri-membra Revizia Komisiono (ĝia gvidanto malsanas) partoprenis la kunsidon.

La invitletero de la estraro de la asocio al asembleo determinis sep tagordojn.

István Gulyás prezidis la kunsidon. Li salutis la ĉeestantojn, kaj emocie rememoris tiujn estintajn membrojn, kiuj dum la pasinta jaro mortis: s-ino Edit Dombòvári, la fondinta membro kaj estrarano de Fakgrupo Landler (Budapest) pro neresanigebla malsano mortis en sia 50a jaro; kaj András Garamvölgyi, la membro de Fakgrupo en Nyíregyháza mortis en sia 93a jaro. Per unuminuta silenta ekstaro ni honoris al ilia memoro.

La Hungara Fervojista Esperanto-Asocio laboris laŭ laborplano. Nia ĉiurilata agado okazis en la signo de la 40jara jubileo de nia postmilita organizaĵo.

La sekretaria jarraporto informas pri la malkresko de la socia membronombro, sed la nombro de IFEF-membroj kaj UEA-fakdelegitoj ne ŝanĝiĝis. Malkreskis la nombro de lingvokursoj kaj ĝiaj lernantoj.

La asocio havas bonajn kontaktojn kun IFEF, UEA, UMEA, MEM, Amika Societo de d-ro Kálmán Kalocsay kaj kun la landa asocio de la najbaraj landoj.

Intensa estas la faka agado: la klarigoj de la fervoja horarlibro aperas ankaŭ en Esperanto; kvaronjare aperas la faka periodaĵo Hungara Fervojista Mondo; okazis fakprelegoj dum IFEF- kaj UEA-kongresoj kaj dum la klubkunvenoj de niaj fakgrupoj; 4 fakgrupoj aktive partoprenas en la fervoja fakterminara laboro de IFEF. La gvidanto de Faka Komisiono de IFEF estas nia membro d-ro József Halász.

Pro preciza laboro kaj elstaraj rezultoj ricevis laŭdon la sekvaj fakgrupoj: Budapeŝta Centra Fakgrupo, fakgrupoj en Debrecen, Györ, Kiskunhalas, Miskolc, Tata kaj Zalaegerszeg.

La estraro preparis laborplanon por la jaro 1998, laŭ kiu ni deziras kreskigi la membronombron kaj aktivecon de la membraro, ni organizos kursojn, pli-utiligos la estantajn E-bibliotekojn, ni informos la publikon per fakaj, sindikataj kaj regionaj gazetoj, per lokaj (resp. regionaj) radio- kaj TV-stacioj pri niaj aranĝoj kaj eventoj, oni faros fakprelegojn en klubkunvenoj kaj diversaj kongresoj, ni daŭre kontribuos al la efektivigo de la "Kampanjo 2000" de UEA.

La kunsido aprobis ĉiun raporton de la estraro, la raporton de la Revizia Komisiono, la 1998jarajn budĝeton kaj laborplanon, same la "Organizan kaj Funkcian Regularon" de la Statuto de nia asocio.

La Asembleo aprobis la "Organizan kaj Funkcian Regularon de la Statuto de HFEA".

Fine s-ro István Gulyás, la prezidanto de nia asocio, taksis la kunsidon bona kaj rezultohava.

Kompilis János Patay

Japanio

La jarkunveno de JELF 'Aŭtuna Renkontiĝo 1997' okazis la 24an de oktobro 1997 en hotelo Folklore de "Revlinio Galaksia". Vespere post bankedo la partoprenantoj informiĝis pri fervojaj terminoj surbaze de raporto far sekretario Nobuki. Matene la 25an la partoprenantoj vizitis la urbon Sendai, kie ili gastis kongreson de la distrikto. Ili ĝuis esti pasaĝeroj sur la linio, kies 29 stacidomoj havas karesnomon en Esperanto kaj prezentas

ĝin sur la kajo. (vidu la artikolon *Karesnomoj en Esperanto de japanaj stacidomoj* en IF 1997.1, p.9).



La stacinoma tabulo en la stacio Tōno (karesnomo *Folkloro*. La subaj kvar linioj estas:

1. Prononco de Folkloro montrita per japana litero Katakana.
2. Origina nomo de la stacio Tōno – ideografiaĵo.
3. Esperanta teksto.
4. Klarigas: karesnomiĝita per Esperanto kaj la prononco kaj ĝia japana traduko.

La ĉijara "Aŭtuna Renkontiĝo" okazos de la 3a ĝis la 4a de oktobro 1998 en la urbo Kanazawa. Post la kongreso ni kune vojaĝos al duoninsulo Noto proksime al la kongresurbo.

Kroatio

La Kroata Fervojista Esperanto-Asocio okazigis sian regulan – 45an – jarkunvenon en Zagreb, la 10an de marto 1998 kun partopreno de 40 membroj kaj enlandaj gastoj.

Nome de Kroatia Esperanto-Ligo salutis konata esperantista verkistino Spomenka Ŝtimec, kaj flanke de Kroataj Fervojoj, la ĝenerala direktoro perletere bondeziris.

Dum la konferenco, oni substrekis la 44jaran ekziston, raportis pri la jaraj rezultoj kaj ordigis agadplanon por la jaro 1998 .

Inter la plej gravaj aferoj kiuj okazis en la pasinta periodo, oni akcentis la statutŝanĝon, kiu rilatas al la nomo kaj teritorio de la asocio. Do, antaŭe la societo – estiĝis asocio kaj nun funkcias en la tuta lando.

Alia rimarkinda afero certe estas kontribuo de fervojistoj al la Unua Kongreso de Kroataj Esperantistoj. Tiuokaze la Kroata Poŝto eldonis poŝtmarkon kun portreto de Zamenhof kaj stampilon de unua tago kun la simbolo de la kroata kongreso.

Same, Kroata Popola Banko eldonis moneron de 25 kunaoj, kiu dorsflanke ankaŭ havas la simbolon de la unua kongreso.

Fervojistoj kontribuis per dumkongresa prelego pri sia asocio kaj per dusemajna filatelia ekspozicio en ĉefa urba-poŝto pri filateliaj materialoj eldonitaj dum la lastaj 43 IFEF-kongresoj.

En la jaro 1998 fervojistoj planas vigle kunlabori kun aliaj kroataj esperantistoj precipe rilate al internaciaj manifestacioj, kiuj okazos en Kroatio. Kiel la unua la ĉi-jara Internacia Junulara Kongreso (IJK) okazos en Rijeka (25.7.-1.8.1998). Kiel la dua Zagreb intencas gastigi la UEA- kongreson en la jaro 2000 (aŭ 2001). Antaŭpreparoj jam komenciĝis.

Je ilia faka sfero fervojistoj decidis pli multe klopodi je la kampo de varbado de novaj kaj junaj membroj, precipe per organizado de E-kursoj.

Post la jarkunveno s-ro Zlatko Hinšt parolis pri la Praha deklaracio, kaj poste multaj subskribis ĝin.

Marica BRLETIĆ

El niaj landaj asocioj

DEFA 50jara

Meze de la hektikaj preparlaboroj pri la 50a IFK Dana Esperantista Fervojista Asocio iĝis 50jara. La 20an de marto 1948 fondiĝis DEFA en Århus kaj 50 jarojn kaj 1 tagon poste okazis en Kopenhago akcepto kun abunda regalo.

La prezidanto de la fervoja libertempa organizo kaj reprezentantoj de kelkaj ties kulturaj kaj sportaj sekcioj kaj de la ĝenerala dana Esperanto-movado venis gratuli.

Dum la ceremonio okazis nomumo de du DEFA-anoj pro multjara eminenta kaj senlaca laboro, parte malantaŭ la kulisoj. Honoraj Membroj de DEFA ili fariĝis. Temas pri IFEF-redaktoro s-ino Erna HAUGE kaj IFEF-revizoro s-ro Anders KLAUSEN. Ambaŭ kunlaborantoj en DEFA dum longa vico de jaroj.

Ŝajnas, ke DEFA utiligas jubileojn por honori siajn anojn: je 10jara jubileo Niels Thorsted kaj Johannes Kristoffersen, pioniroj, je 25jara Ingvard Kensing, ĉefa motoro, kaj nun je 50jara du el la malantaŭaj laborantoj.

DEFA

Kunlaborado

Iam vivis kvar homoj, kiuj nomiĝis Ĉiu, Iu, Kiu Ajn kaj Neniu. Iun tagon oni komandis al Ĉiu, ke ekzistas grava farendaĵo, kiun urĝe estas laborenda. Ĉiu estis certa, ke Iu faros. Kiu Ajn estus laborinta, kaj Neniu laboris nenion. Iu tre koleregis, ĉar ĉi tiu laboro estus farita de Ĉiu. Ĉiu pensis, ke Kiu Ajn estus laboranta kaj Neniu ne rimarkis, ke Ĉiu preteriras la laboron. Fin-fine Iu estis, kiun Ĉiu akuzis, ĉar Nenio ne faris tion, kiu estus agadita de Kiu Ajn.

(Tibor Kristály)

Ĉinio en antaŭeniro

En lastjara foirego *Transport '97* somere en Munkeno, Germanio, prezentiĝis ankaŭ 150 ekspoziciantoj el diversaj trafikaj fakoj el ĉiuj partoj de Ĉinio, kiuj esprimis sian deziron kaj alvokon al kunlaboro en pli ol kvincent aktualaj projektoj. De 1996 ĝis la jaro 2000 oni en Ĉinio havas sian pluan kvinjaran planon. Al projektoj de tiu ĉi periodo apartenas konstruo de 11.000 km de novaj fervojaj linioj kaj metroo en kelkaj ĉinaj grandurboj. Inter Ŝanghai kaj Nanking aperos nova 300 km da novaj ŝoseoj, el tio proksimume duono da grandrapidaj aŭtovojoj.

Dum la munkena foirego oni anoncis ankaŭ fondon de nova ĉina foirego por trafika ekonomio. Kun nomo 'TC China a Modern Railway' ĝi okazos jam en 1998, en la tagoj 23.-27an de marto. Organizanto de la ĉefa foirego estas filia kompanio de Foiregoj Munkeno – la kompanio 'Internationale Messe und Ausstellungsdienst GmbH'.

Jindřich Tomíšek

Fortulo movis ses lokomotivojn

La ĉeĥa kaj esperebla ankaŭ monda rekordoj estis venkitaj la 8an de septembro 1997 en la fervoja stacio Přerov en Moravio, kie Ladislav Hanzel el la vilaĝo Kokory en la regiono Přerov ekmovis per sia propra forto ses kunligitajn elektrajn lokomotivojn kun totala maso de 528 tunoj distancon de 3,86 metroj.

La kvardek-dujaraĝa aŭtisto de Karbodeponejo en Brodek apud Přerov pezas 110 kg kaj altas 173 cm. Li konfesis, ke por la menciita unika prezento, li neniom speciale preparis sin. "Matene mi manĝis 10 dekagramojn da fumaĵo kaj unu fromaĝon, poste mi trinkis iom da minerala akvo", li diris.

La fortulo esperas, ke lia prezento estos rekonita kaj aprobita kiel oficiala ĉeĥa kaj monda rekordoj kaj enskribita en la rekordan libron de Guinness.

Jindřich Tomíšek

INTERNACIA FERVOJISTO
1998.3
50a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.06.1998.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S
ISSN 1397-4270

Bonvenon al la Flåmfervojo – la plej vidinda fervojo en Norvegio



Ĝi estas finkonstruita en 1940 kaj kondukas de Myrdal, stacio 867 m super la maro en la montaro sur la fervojo inter Oslo kaj Bergen, la Bergenfervojo – malsupren al Flåm, stacio 2 m super la maro, ĉe la Aurlandsfjordo.

Pro la krutaj ascendoj la trajnoj estas ekipitaj per kvin bremsoj, kiuj unuope povas haltigi la trajnon.

La Flåmfervojo estas majstroverko de inĝenierscienco, estas nur 20 km longa kaj kondukas tra 21 tuneloj, kiuj entute estas ses km longa – unika por ordinara fervojo. Unu el ili estas turnotunelo konstruita tiel, ke la fervojo laŭ unu km longa distanco situas en kvin niveloj.

En la lokoj, kie troviĝas la plej belaj elvidaĵoj, la trajnoj veturas malrapide aŭ haltas, por ke oni povu rigardi la grandiozan naturon.

La plej longa tunelo estas 1350 m longa, kaj antaŭ ol la trajno veturos en ĝin, oni vidas la plej fantazian elvidaĵon: la fervojlinion en tri niveloj kaj la vojon, kiu en 21 akraj kurbiĝoj kondukas malsupren.

Tiu vojo estas konstruita por transporti laborilojn kaj aliajn necesaĵojn aplikataj dum la konstruado de la Bergenfervojo.

Dum la vojaĝo oni vidas ankaŭ malsupren en la abismo la valon Flåmsdalen, inter altegaj montoj kun eternaj neĝo kaj glacio kaj la grandan panoramon kun la akvofalo 'Kjosfossen', kiu en multaj ŝtupoj torentas malsupren.

Odd Kolbrek